

**Bureau Monumenten &
Archeologie**

oktober 2004

Nieuwendammer ham / Hamerstraat gebied

*Een cultuurhistorische
effectrapportage*

Vooraf

Het Nieuwendammerham/Hamerstraatgebied is sinds het begin van de twintigste eeuw in gebruik als industriegebied. Voor de komende decennia heeft de gemeente het in haar Structuurplan 2002 aangemerkt als stedelijk bedrijfsgebied waarmee het voorlopig haar functie behoudt. Inmiddels is er wel een verschuiving van het type bedrijvigheid zichtbaar: van fabrieken naar gevarieerde bedrijfs(verzamel)gebouwen zoals garages, architectenbureaus, film- en modebedrijven.

Het stadsdeel Amsterdam-Noord heeft in het kader van een nieuw op te stellen bestemmingsplan aan bureau Monumenten & Archeologie (bMA) opdracht gegeven om voor het Nieuwendammerham/Hamerstraatgebied een cultuurhistorische effectrapportage (CHER) op te stellen, zodat er tijdens de huidige en toekomstige accentverschuivingen in het gebied een goed beeld bestaat van de aanwezige historische waarden en kwaliteiten. Samen met Hans Bonke, Hebly Theunissen Architecten en de TU Delft heeft bMA dit onderzoek uitgevoerd. Deze rapportage omvat achtereenvolgens de hoofdstukken: Conclusies & Aanbevelingen; Ontstaan & Ontwikkeling, een archeologische verkenning; Ontwikkelingsgeschiedenis vanaf 1850; Stedenbouwkundige & Ruimtelijke Analyse; Betekenisvolle Gebouwen. Hiermee biedt de CHER inzicht in cultuurhistorische waarden en kwaliteiten. Mede aan de hand daarvan kan het stadsdeel een bestemmingsplan opstellen dat recht doet aan de historisch gegroeide waarden terwijl het evengoed een geschikt en aantrekkelijk vestigingsgebied voor bedrijven blijft.

Amsterdam, oktober 2004

Inhoud

<i>Inleiding</i>	<i>4</i>
<i>Conclusies & Aanbevelingen</i>	<i>7</i>
<i>Ontstaan & Ontwikkeling, een archeologische verkenning</i>	<i>11</i>
<i>Ontwikkelingsgeschiedenis vanaf 1850</i>	<i>15</i>
<i>Stedenbouwkundige & Ruimtelijke Analyse</i>	<i>23</i>
<i>Betekenisvolle Gebouwen</i>	<i>31</i>
<i>Bijlage</i> <i>De geologische ontwikkeling en de bewoningsgeschiedenis rond het IJ van prehistorie tot 1900.</i>	<i>40</i>
<i>Literatuurlijst & bronnen</i>	<i>43</i>
<i>Colofon</i>	

Inleiding

Het Nieuwendammerham/Hamerstraatgebied maakt onderdeel uit van de noordelijke IJ-oever van Amsterdam, die voor een belangrijk deel in de 19e eeuw tot stand kwam als gevolg van inpolderingen ter weerszijden van de landtong de Volewijk. Een groot gedeelte van deze oever, die dicht bij de oude stad gelegen was, werd aan het eind van de 19e en aan het begin van de 20e eeuw als industrieterrein in gebruik genomen vanwege de goede ligging ten opzichte van de belangrijke scheepvaartroute die het Noordzeekanaal vormde voor (inter)nationaal goederentransport. Ook aan de zuidelijke oever verzezen in deze periode verscheidene bedrijven die een belangrijke factor waren voor de Amsterdamse en Nederlandse economie, waaronder de Koninklijke Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (KNSM), Stork en de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (NSM). Aan de noordwestelijke oever waren diverse, middelgrote tot grote bedrijven gevestigd, zoals de onderzoekslaboratoria van de van oorsprong Nederlandse multinational Shell en de fameuze Nederlands Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (die in 1919 als NSM van het Oostenburg naar Noord verhuisde).

Aan de noordoostelijke oever kwamen overwegend kleinschaliger bedrijven, vooral omdat de oostelijke kant voor de verbinding met de Noordzee minder goed bereikbaar was als gevolg van de smalle doorvaarroute in het IJ ter hoogte van Centraal Station. Evengoed kwamen er aan de noordoostoever enkele grootschalige, toonaangevende bedrijven zoals de Amsterdamse Droogdokmaatschappij (ADM), Akzo

Nobel (met diverse bijzondere gebouwen van B. Merkelbach), DRAKA, Kromhout en Stork.

Het Nieuwendammerham/Hamerstraatgebied omvatte vooral kleinschalige en middelgrote bedrijven, die voor een deel ook de lokale markt voorzagen van voedsel- of brandstofproducten. Daarnaast waren er verschillende bedrijven die overwegend indirect gericht waren op de scheepsbouw, bijvoorbeeld in de vorm van machinebouw.

Tegenwoordig is er van de hierboven geschetste situatie niet veel meer over; in de tweede helft van de 20e eeuw nam het binnenlandse scheepvaarttransport af ten gunste van wegvervoer. De grootschalige scheepsbouw voor de internationale markt zakte in de jaren '70 van de 20ste eeuw ineen toen de scheepsbouw in andere werelddelen zo goedkoop werd dat er niet langer tegenop geconcurrereerd kon worden. Als gevolg daarvan gingen de NDSM en ADM failliet. Voor de noordoostoever had dit tot gevolg dat de ADM verdween en de voormalige werf in de jaren '80 plaats maakte voor sociale woningbouw naar een stedenbouwkundig ontwerp van R. Koolhaas. De kleine bedrijven in het Hamerstraatgebied maakten gaandeweg plaats voor andersoortige bedrijven en ook het karakter van het gebied wijzigde sterk toen de insteekkanalen in de jaren '80 en '90 grotendeels werden gedempt, zodat de scheepvaartgeschiedenis van het gebied verwaagde. Samen met de noordwestelijke oever vormt het gebied desondanks nog altijd een van de laatste eind 19e en begin 20e- eeuwse, boeiende industriële rafelranden langs het IJ.



Conclusies & Aanbevelingen

Archeologie

Bij het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische overblijfselen bleken binnen het Nieuwendammerham/Hamerstraatgebied geen nauwkeurig te lokaliseren archeologische vindplaatsen voor te komen. Het is echter mogelijk dat tijdens bouwwerkzaamheden geologische of archeologische sporen worden aangetroffen. Het betreft in chronologische volgorde sporen van:

Geologische wordingsgeschiedenis;
 Mesolitische jagers en fauna;
 IJzertijd tot vroege Middeleeuwen;
 Middeleeuwse bewoning, verkaveling en dijken;
 Postmiddeleeuwen, scheepsresten.

Overeenkomstig het in 1992 gesloten Verdrag van Valletta (Malta) dienen archeologische waarden in geval van bodemversturende bouwactiviteiten te worden beschermd door zorg te dragen voor adequate documentatie. Het gaat hierbij om integratie van tijd en kosten voor archeologische zorg in de bouwplanvorming. In de praktijk betekent dit dat in overleg met bMA wordt afgewogen welke maatregelen gewenst zijn in geval van ontgronding (van onverstoorde, oorspronkelijk aanwezige bodem). Dit kan variëren van een quickscan, een vooronderzoek, een begeleiding op afstand of het vrijgeven van het terrein met meldingsplicht in geval van bodemvondsten (Monumentenwet 1988).

Stedenbouwkundig en ruimtelijk

Het gebied heeft ondanks de demping van de meeste kanalen, haar oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur behouden. Deze structuur en de (potentiële) kwaliteiten ervan worden gekenmerkt door:

* de zichtlijnen van en naar het gebied bij de Ponthaven-Aambeeldstraat; op de hoek van de Boorstraat aan het IJ; langs de kades op het IJ; vanuit de Havikslaan-Motorwal en Het Dok naar het Motorkanaal; (de karakteristieke bedrijfshallen van) het Storkterrein; en naar Java- en KNSM-eiland

* de aanhechting aan de tuindorpen door middel van het bijzondere straatprofiel van de Meeuwenlaan (twee ventwegen); de doorlopende straten vanuit de aangrenzende gebieden naar het Hamerstraatgebied (zoals de Van Hasseltweg, de Kievitstraat-Spijkerkade, Ganzenweg-Motorkade, Wiele-waal-Hamerstraat); en de typisch 20e eeuwse hoge kades langs het water

* de verschillende hoofdrichtingen in het gebied die samenkomen bij de Aambeeldstraat

* de herkenbaarheid van de voormalige kanalenstructuur d.m.v. de brede straatprofielen (Gedempt Hamerkanaal; geknikte profielen daar waar kades kanalen deels flankeerden (Motorkanaal, Spijker- en Beitelkade) wat op boeiende wijze contrasteert met de smalle oude straten

* de karakteristieke Schaafstraat (kromming en profiel met bomen)

* de gevarieerde ruimtelijke structuur die bestaat uit strakke rooilijnen langs de straten en 'rommelige', organisch ingevulde binnenterreinen

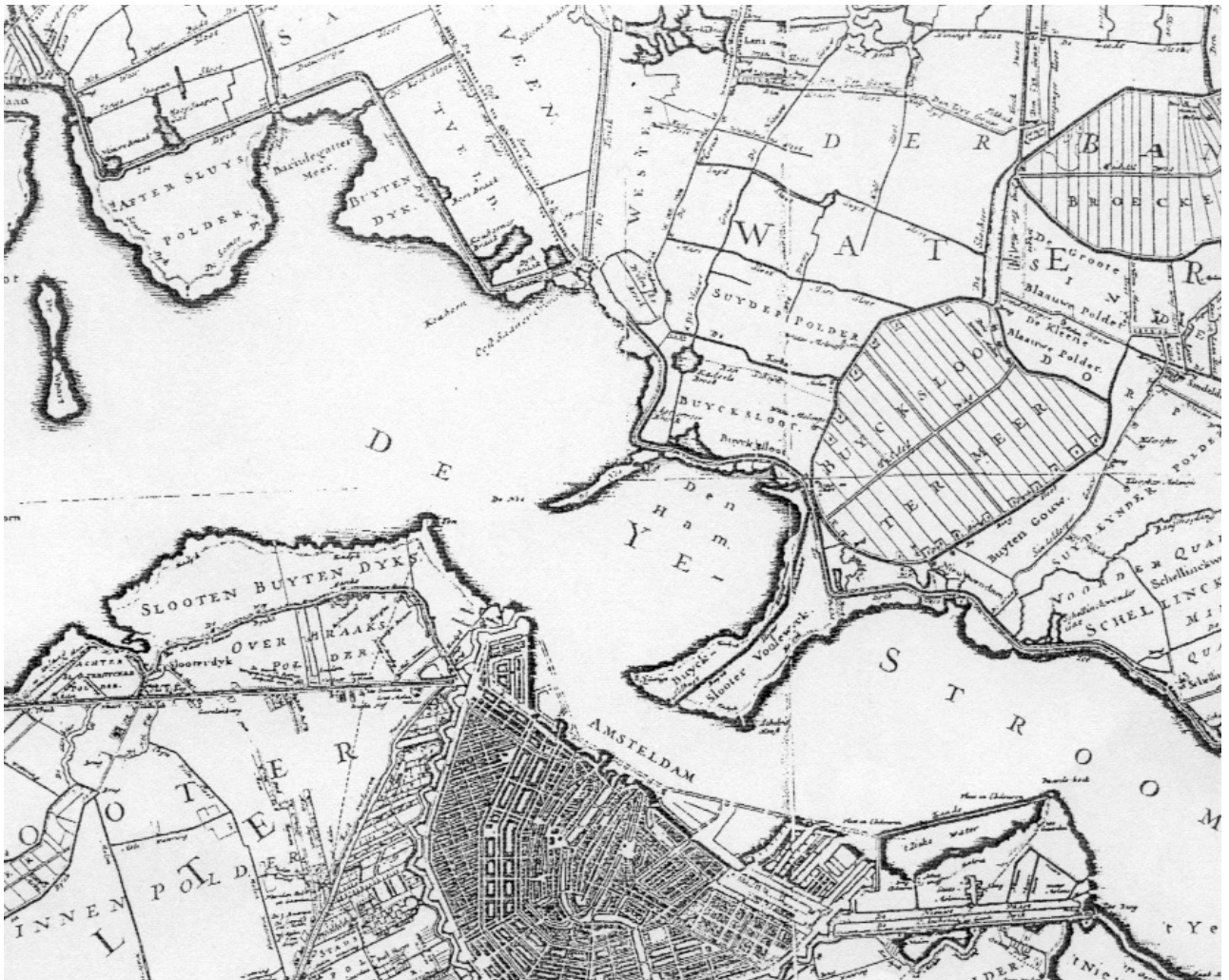
Deze structuur is kenmerkend voor rafelranden en leent zich goed voor nieuwe bedrijfspormen, waaronder het gemeentelijke beleid om in broedplaatsen voor kunstenaars en theatermakers te voorzien (zo is het Voorwaartscomplex deels gekraakt en deels in gebruik bij een theatergroep), maar ook kan dit aangegrepen worden om het gebied aantrekkelijker te maken voor bezoekers van de omringende woongebieden, door een doordachte inrichting van de openbare ruimte, het toestaan van bepaalde publieke functies en het (deels) openbaar maken van de kades om daarmee de waardevolle ligging aan het IJ goed te benutten. Het gevarieerde, organisch gegroeide 'rommelige' karakter kan daarbij gezien worden als een positieve kwaliteit en dus als te behouden uitgangspunt voor de toekomstplannen.

Het bebouwingsbeeld van het Nieuwendammerham/Hamerstraatgebied is tamelijk afwisselend en bestaat uit enkele grootschalige hallen, kleinschalige bedrijfsgebouwen en (van oorsprong) bedrijfsgebonden woningen. Die diversiteit is kenmerkend en valt als positief te waarderen, maar daar staat tegenover dat de kwaliteit van de meeste gebouwen erg laag is (o.a. omdat er in de loop der jaren veel verbouwd is). Het Hamerstraatgebied biedt daarmee juist een goede kans om bij toekomstige nieuwbouwontwikkelingen aan te haken op die verscheidenheid terwijl aan de architectonische kwaliteit een extra impuls gegeven kan worden. Overigens zonder dat dit ten koste zou moeten gaan van het veelzijdige, organisch gegroeide karakter van het gebied ten gevolge van te strikte regels en randvoorwaarden. Daarbij zouden de waardevolle tuindorpen uit de periode 1915-1940, die voor een deel direct grenzen aan het Hamerstraatgebied, een belangrijk uitgangspunt moeten zijn, bijvoorbeeld m.b.t. schaal en bouwhoogtes. Op dit moment wordt het gebied gekenmerkt door gebouwen van een tot twee bouwlagen die gericht zijn op enkelvoudig gebruik. Niet alleen simpelweg meer bouwlagen realiseren, maar vooral ook het ontwikkelen van een creatieve visie op nieuwe bedrijfsconcepten en meervoudig ruimtegebruik is voor dit gebied een grote kans. Het ruimtegebrek in de Randstad, de gunstige ligging, zowel in Noord zelf als ten opzichte van het centrum van Amsterdam en het IJ maken dit misschien ook wel onvermijdelijk. Het is zowel voor de stedenbouwkundige, ruimtelijke als architectonische kwaliteiten en potenties zinvol om een duidelijke visie (bijvoorbeeld in de vorm van een Masterplan) voor het gebied te ontwikkelen, maar dan wel in een vorm die ruimte biedt voor veelzijdige initiatieven en uitwerkingsvormen zodat het voor de industriële noordoever kenmerkende en als waardevol te beschouwen 'rafelrand'-karakter intact blijft.

Betekenisvolle panden en/of complexen

zie het betreffende hoofdstuk met betrekking tot de termen 'monumentwaardigheid' en 'betekenisvol'

- * aaneengeschakelde voormalige Kromhouthal (Storkterrein): behoudenswaardig vanwege constructie en opzet, nader onderzoek nodig om monumentwaardigheid vast te stellen
- * Gedempt Hamerkanaal 86 en 92-98: hijsinstallaties zijn concrete herinnering aan de kanalen
- * Noordergasfabriek: karakteristiek, ernstig aangetast
- * De Ponthaven: bijzonder en karakteristiek complex
- * Pand Noord: beeldbepalend bedrijf, aangetast
- * Meeuwenlaan 104-106 is beeldbepalend, aangetast
- * Voorwaarts; karakteristiek kleinschalig 20-eeuws industrieel bedrijfscomplex, in slechte staat en verscheidene malen op onderdelen verbouwd, nader onderzoek nodig om monumentwaardigheid vast te stellen



Achttiende-eeuwse kaart van Gerrit Drogenham, rechts van de Volewijk de Nieuwendammerham, toen nog water

Ontstaan & Ontwikkeling, een archeologische verkenning

Indien er in de toekomst bouwactiviteiten en grondwerkzaamheden plaatsvinden, zal het aanwezige archeologische bodemarchief ter plaatse worden verstoord. Het is daarom van belang dat al voorafgaand aan de bouwactiviteiten rekening wordt gehouden met archeologisch onderzoek. Hieronder valt ook het geologische onderzoek naar de wordingsgeschiedenis van het gebied rond Amsterdam.

Archeologisch onderzoek vindt in eerste instantie uitsluitend plaats op plekken waar het bodemarchief door werkzaamheden wordt verstoord. Bij de onderhavige verkenning naar het voorkomen van archeologische overblijfselen bleken binnen het Nieuwendammerham/Hamerstraatgebied geen nauwkeurig te lokaliseren vindplaatsen te zijn. Uit de literatuur zijn wel enkele geologische en archeologische objecten bekend waarvan het voorkomen binnen het gebied kan worden vermoed, maar waarvan de ligging niet vooraf te voorspellen is. Als bij grondwerkzaamheden archeologische vondsten worden aangetroffen, dient direct contact opgenomen te worden met de afdeling Archeologie van de gemeente Amsterdam.

Geologische wordingsgeschiedenis

* Pollenonderzoek (palynografie): het onderzoek van de stuifmeelkorrels in de verschillende lagen van het bodemprofiel. De uitkomsten geven per laag een beeld van de begroeiing en van het heersende klimaat.

Bij bouw- en infrastructurele werkzaamheden binnen het Hamerstraatgebied dient tevens de mogelijkheid te worden geboden om de geologische wordingsgeschiedenis en het natuurlijk milieu rond Amsterdam te bestuderen (vastleggen van de bodemgelaagdheid, grondboringen, en nemen van pollenmonsters*). Het is tevens van belang dat de boormonsters en andere uitkomsten van grondboringen ten behoeve van funderingsonderzoek ter beschikking komen aan de afdeling Archeologie.



Binnen het gebied zal uitsluitend bij grondmechanisch onderzoek voor funderingen op enkele plaatsen het Pleistoceen zand op 15 tot 20 meter beneden NAP (de zogenaamde tweede zandlaag) worden aangesneden. Zowel bij de aanleg van de metro als van de IJ-tunnel zijn in deze laag botten en kiezen van zoogdieren zoals de mammoet en de wolharige neushoorn gevonden. Verder is er een zeer kleine kans op vondsten van werktuigen van de Mesolitische jagers die jacht maakten op deze dieren.

**Bewoning van IJzertijd tot vroege
Middeleeuwen**

De noordelijke IJ-oever is tijdens IJzertijd, Romeinse tijd en vroege Middeleeuwen niet of nauwelijks bewoond geweest. Het is op basis van de huidige kennis van het toenmalige landschap niet mogelijk om hierover exact uitspraken te doen of voor het gebied extra aandachtsgebieden aan te wijzen. Toevalsvondsten zijn bij grondwerk mogelijk.

**Middeleeuwse bewoning, verkaveling en
dijken**

De oever van het IJ lag tot omstreeks 1550 meer ten zuiden van de Waterlandse Zeedijk (Nieuwendammerdijk - Leeuwarderweg - Buiksloterdijk). Uit historische bronnen is bekend dat in de 14e en 15e eeuw door overstromingen grote stukken land verloren zijn gegaan, waarna inlaagdijken werden gelegd. De precieze ligging van de opgegeven dijken is niet bekend, maar het buitendijkse land (de Volewijk), de braak bij Schellingwoude en het huidige tracé van de Waterlandse Zeedijk zijn allemaal aanwijzingen, dat hier gebied is opgegeven. De mogelijkheid dat het verdrongen land doorliep tot in het Hamerstraatgebied is niet uit te sluiten, hoewel de kans op nog herkenbare sporen van bewoning, sloten of dijken vrij klein is.

Middeleeuwse scheepsresten

Het gebied was vanaf de late middeleeuwen tot het einde van de 19e eeuw een deel van het druk bevaren IJ. Overblijfselen uit deze tijd die als toevallige vondst aan het licht kunnen komen zijn resten van schepen.

Industriële resten

Als onderdeel van de Nieuwendammerham, die tussen 1877 en 1900 met baggerspecie werd opgehoogd, dateert de eerste industriebebouwing in het Hamerstraatgebied uit het begin van de 20e eeuw. De overblijfselen van afgebroken gebouwen en infrastructurele objecten uit de periode na 1900 zijn archeologisch van minder belang.

HET NIEUWE ZEE-KANAAL VAN AMSTERDAM.



J. P. Stamer te Amsterdam.

Lith. A. Treubing te Amsterdam.

1844

LE ROUTEPAD-KANAAL VAN AMSTERDAM.

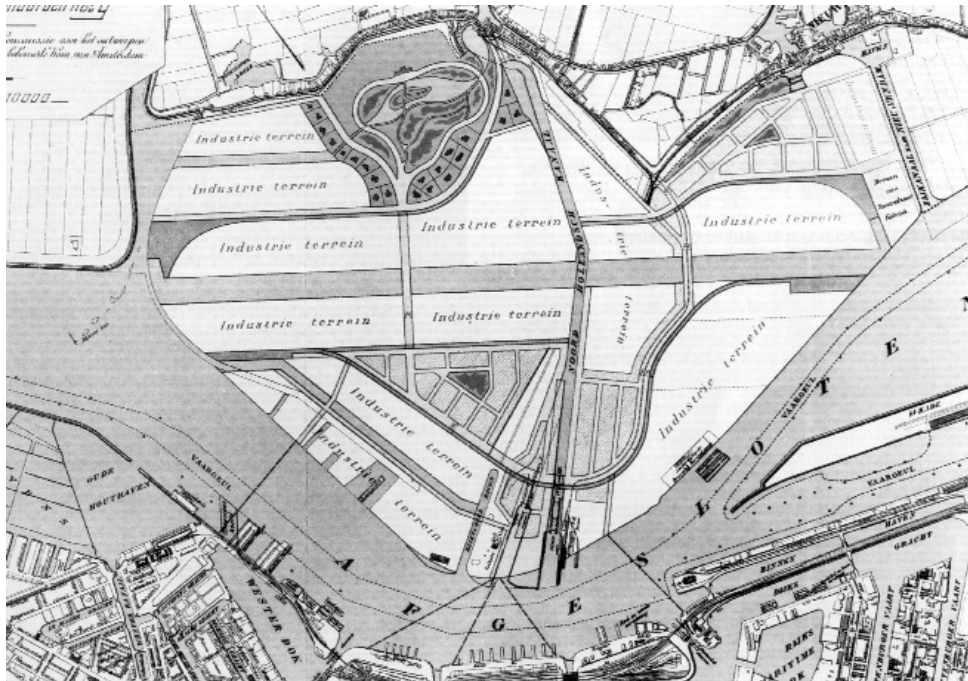
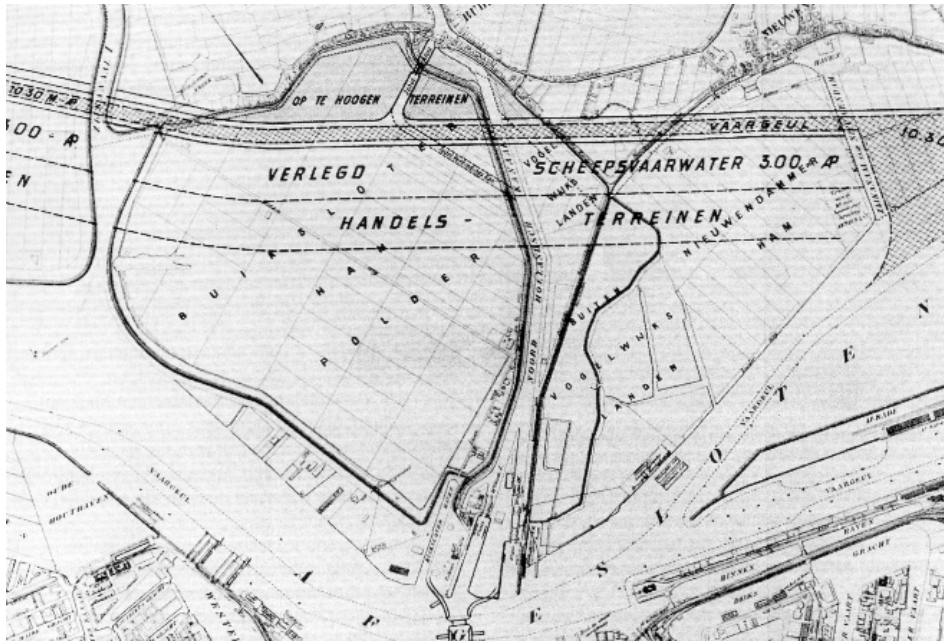
THE NEW CANAL TO AMSTERDAM.

1:25,000	1:50,000	1:100,000	1:200,000
1:50,000	1:100,000	1:200,000	1:400,000
1:100,000	1:200,000	1:400,000	1:800,000
1:200,000	1:400,000	1:800,000	1:1,600,000

In gebruikname en ontwikkeling tussen 1850 en 1980

Ontwikkelingsgeschiedenis vanaf 1850

Nadat de Nieuwendammerham eeuwenlang een inham van het IJ ten oosten van de landtong de Volewijk was geweest, werd in 1853 het wateroppervlak door de gemeente Amsterdam aangekocht voor de berging van baggerslib. Daaraan was behoefte omdat de vaarroute in het IJ constant met het probleem van dichtslibben te maken had. Verbetering van de bereikbaarheid van de Amsterdamse haven was al in de 19e eeuw een voortdurende zorg. In het eerste kwart van diezelfde eeuw had men de oplossing voor de verslechterende bereikbaarheid gevonden in de aanleg van het Noordhollands Kanaal (1826). Al snel bleek dit kanaal niet berekend op de gestage omvangsgroei van de scheepvaart, waarop men in 1865 begon met de aanleg van het grootschaliger Noordzeekanaal. Het idee om een kanaal door het smalste gedeelte van Holland te maken, bestond al eerder in de 19e eeuw, maar toen was het doorbreken van de duinenrij om technische redenen nog niet mogelijk. In 1865 kon dit wel en besloot men met het Noordzeekanaal een directe verbinding tussen Amsterdam, de Noordzee en het achterland te maken. Het ontwerp van het Noordzeekanaal is in grote lijnen afkomstig van de genie-officier en architect Willem Anthonie Froger uit 1852, die het op zijn beurt baseerde op een anonieme brochure die in 1848 in Amsterdam de ronde deed en naderhand door de heren Faddegon en Kloppenburg geschreven bleek te zijn. Dit plan van Froger werd niet uitgevoerd, maar wel opgepikt door notaris Johannes Godtlieb Jäger die samen met enkele andere heren en dankzij het kapitaal van de Engelsen Croker en Burns (die tevens bij de Waterleidingduinen in Vogelenzang betrokken waren)



Schetsontwerp van de *Commissie voor het ontwerpen van een plan tot uitbreiding van de bebouwde kom der Gemeente Amsterdam* benoorden het IJ uit 1903

Definitieve plan van de *Commissie voor het ontwerpen van een plan tot uitbreiding van de bebouwde kom der Gemeente Amsterdam* benoorden het IJ uit 1906

Detail ontwerp voor herziening bestemmingsplan voor de gebieden ten noorden van het IJ door J.C. van Tellegen uit 1915

het project in concessie wilde en kreeg.

De uitvoering van het project was in handen van de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij (AKM). Zij groef niet zozeer het Noordzeekanaal en de zijkanalen A t/m F, maar polderde het IJ voor een groot deel in en liet daarbij het tracé voor de kanalen vrij. Later werden deze tracés uitgediept en verbreed. De kanalen G t/m K waren deels al bestaand en fungeerden overwegend als verbinding tussen het oude land en het Noordzeekanaal. De zijkanalen waren eveneens bestemd als ontwateringskanaal. De Oranjesluizen bij Schellingwoude en de Noordzeesluizen bij IJmuiden maken onderdeel uit van dit project en vormen het begin- en eindpunt van het Noordzeekanaal. Met de aanleg van de Oranjesluizen werd het hele IJ vanaf Schellingwoude getijdenvrij gemaakt zodat de aanleg van de, voor de handel noodzakelijke, dokhavens op oostelijke, noordelijke en westelijke dokeilanden mogelijk werd. Het IJ ten westen van de Oranjesluizen heet sindsdien formeel het Afgesloten IJ, maar wordt doorgaans nog altijd als het IJ aangeduid. In 1876 was het Noordzeekanaal klaar en na de feestelijke opening werden de verschillende IJpolders tussen de zijkanalen A t/m I verkaveld en publiek geveild.

Als onderdeel van het Noordzeekanaal werd in 1870 gestart met de werkzaamheden in de Nieuwendammerham en in datzelfde jaar legde Willem III de eerste steen van de Oranjesluizen. In 1877 werden de nieuwe gemeentegrenzen ten noorden van het IJ wettelijk vastgelegd, waarbij al het grondgebied ten zuiden van de Waterlandse Zeedijk Amsterdams grondgebied werd. Het duurde tot 1906 voordat de stad een bestemmingsplan voor deze gebieden en dus ook voor de Nieuwendammerham had. Dit bestemmingsplan betrof de uitwerking van het rapport dat de *Commissie voor het ontwerpen van een plan tot uitbreiding van de bebouwde kom der Gemeente Amsterdam benoorden het IJ* na enkele jaren van onderzoek in 1903 presenteerde. Hierin werd besloten om aan de overkant van het IJ een industriegebied in te richten met enkele insteekhavens, waaronder het Motor- en Hamerkanaal in de Nieuwendammerham en als oost-west verbinding het Johan van Hasselkanaal.

In de daarop volgende jaren werd de strook direct aan het IJ inderdaad door industrie in gebruik genomen. Meer landinwaarts echter, naar het Noordhollands Kanaal toe, werd naar aanleiding van de ernstige woningnood in die tijd en aan de hand van een plan uit 1915 door J.C. van Tellegen, gebied aangewezen voor woningbouw wat zou resulteren in de unieke reeks tuindorpen van Amsterdam-Noord. De scheiding tussen het woon- en industriegebied wordt in de Nieuwendammerham gevormd door de Meeuwenlaan.

KAART VAN AMSTERDAM 1:10000
DIENST DER PUBLIEKE WERKEN

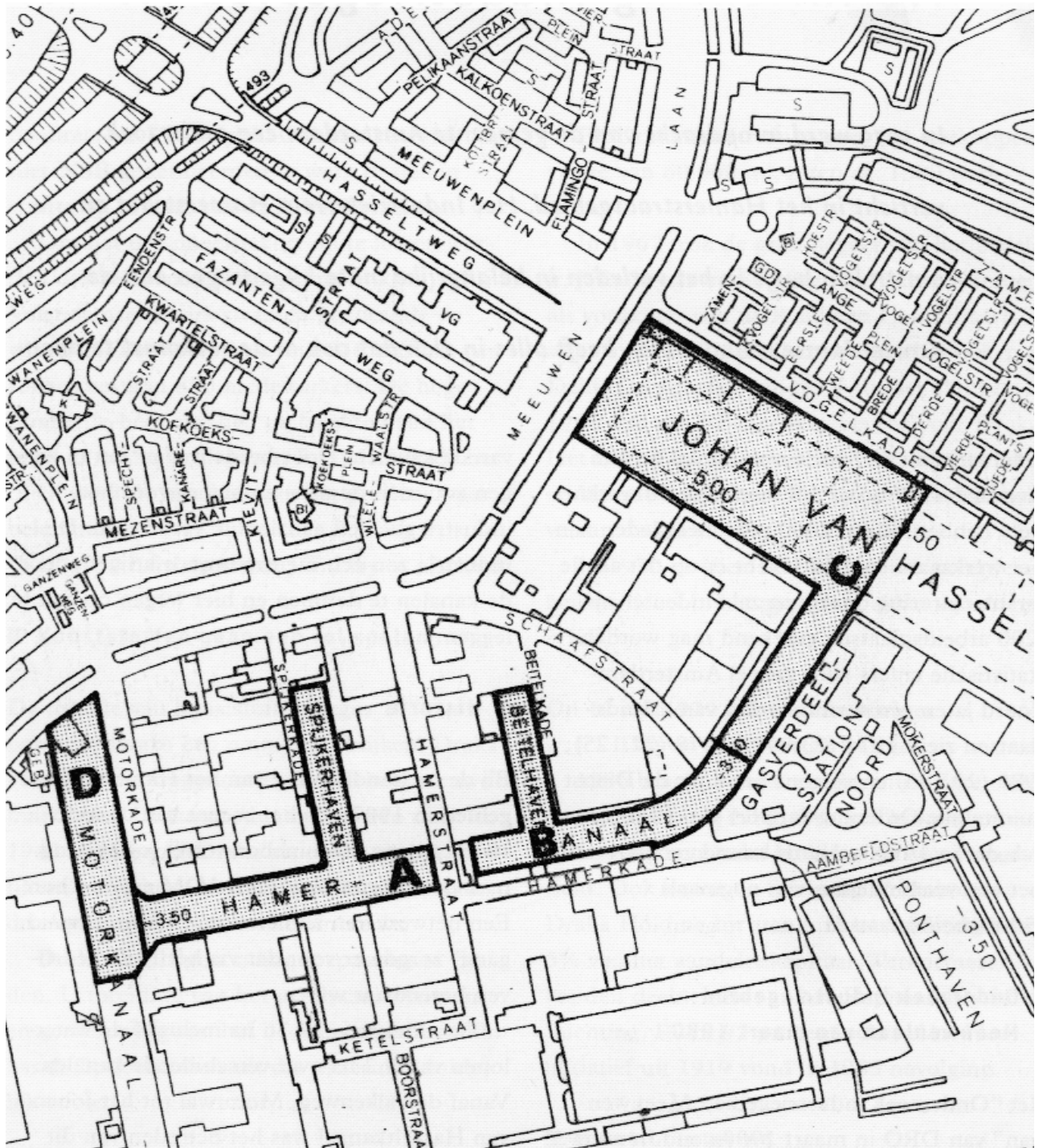


In het algemeen waren de gronden in de Nieuwendammerham een gunstige vestigingslocatie, niet alleen vanwege de ligging aan het IJ en de nabijheid van de grote stoomvaartmaatschappijen, maar ook omdat de werknemers er vlakbij gehuisvest konden worden in de woonwijken, die hier vanaf circa 1910 gerealiseerd werden. In de daarop volgende decennia kwamen er dan ook verscheidene bedrijven, waaronder enkele die direct aan de scheepvaart verbonden waren. Dit is in de Nieuwendammerham echter minder het geval dan aan de noordwestelijke IJ-oever. Vooral omdat de westelijke gebieden geen enkele hinder hadden van drukte op het IJ en het lastige smalle doorvaartgedeelte ter hoogte van het Centraal Station. In de Nieuwendammerham vestigden zich onder andere de Amsterdamse Droogdok Maatschappij (inmiddels geheel verdwenen), de machinefabrieken Kromhout, Stork en motor(onderdelen)-fabrikant BREVO en voorts zeer uiteenlopende bedrijven die met name vanwege het gunstige watertransport en de afzetmarkt van de bewoners in Noord er hun plek gevonden hadden. Daarbij moet gedacht worden aan bedrijven als Ducroo & Brauns die smalspoormaterieel, zoals rails, karren en later ook locomotieven maakte, de machinefabriek Voorwaarts, en geheel afwijkend hiervan de N.V. Elektrische Chocolate- en Suikerfabriek, een rubberbandenfabrikant, Schöne Edelmetaalfabriek b.v., de koekjesfabriek de Onderneming, de N.V. Limonade- en Mineraalwaterfabriek Fina-Cola, de papierfabriek annex drukkerij Ten Have en de internationale, van oorsprong Oostenrijkse carbonpapier- en schrijflintenfabriek Kores.

Demping van kanalen, het Hamerstraatgebied anno 2004

In 1979 werd besloten tot de herinrichting van het Hamerstraatgebied, dat een belangrijke schakel in de Amsterdamse economie vormde. Het belangrijkste doel van de herinrichting was het gebied beter bereikbaar te maken. De kanalen die zo van belang waren geweest voor de bereikbaarheid en het goedertransport in de periode voor WOII, waren na de oorlog steeds minder relevant omdat het scheepvaartvervoer afnam ten gunste van het wegtransport. De infrastructuur van kanalen die het gebied tot dan toe domineerde, was daarom niet meer geschikt en ze werden dan ook vrijwel allemaal gedempt in de jaren '80. Alleen het Johan van Hasseltkanaal Oost werd pas enige jaren later en onder andere vanwege de behoefte aan meer bouwgrond gedempt.

Met deze herinrichting bleef de stedenbouwkundige structuur in hoofdlijnen ongewijzigd; de gedempte kanalen zijn immers nog altijd goed herkenbaar door het opvallend brede straatprofiel (Gedempt Hamerkanaal, het noordelijke, gedempte gedeelte van het Motorkanaal), danwel aan het asymmetrische profiel van enkele straten



Aanduiding van de te dempen kanalen, fase A t/m D zoals uitgevoerd in de jaren '80 en '90

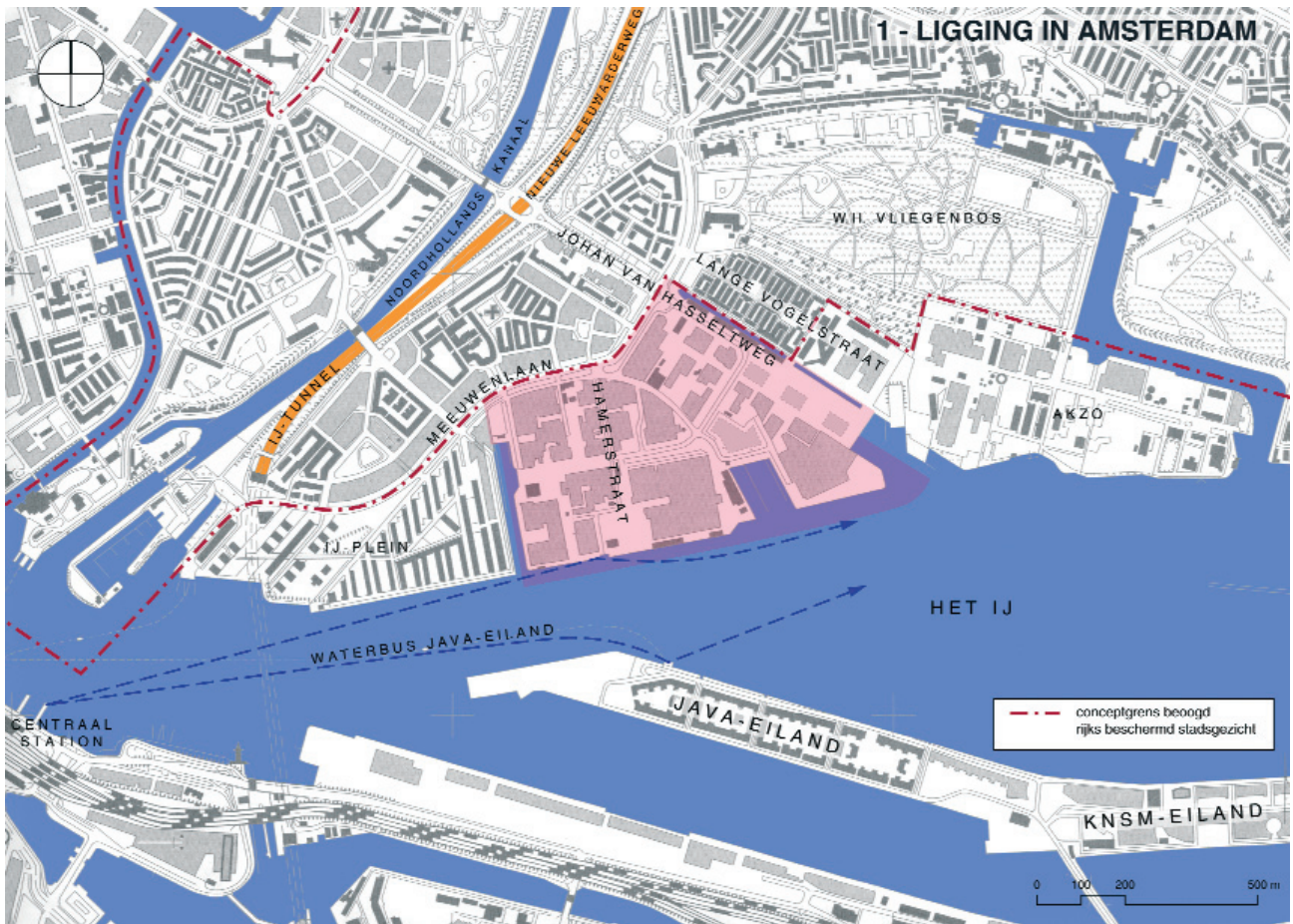
die voorheen een kanaal vormden en geflankeerd werden door een kade (de Motor-, Spijker- en Beitelkade). Tot slot zijn er ook enkele gebouwen met hijsinstallaties in de voorgevels die aan het kanaal grensden (Gedempt Hamerkanaal op nr. 86 en 92-98). De strakke rooilijnen zijn in deze voormalige kanaalstraten nog een weerspiegeling van waar de grens met het water liep. De Johan van Hasseltweg vormt ook wat dit betreft een uitzondering: weliswaar is ook hier een zeer breed straatprofiel, maar alle bebouwing die er langs staat, is van vrij recente datum, waardoor er weinig relatie is met de situatie van voor de demping van het Johan van Hasseltkanaal Oost. 21



Luchtfoto van het Hamerstraatgebied vanuit het zuidwesten,
datum opname onbekend

Stedenbouwkundige en Ruimtelijke analyse

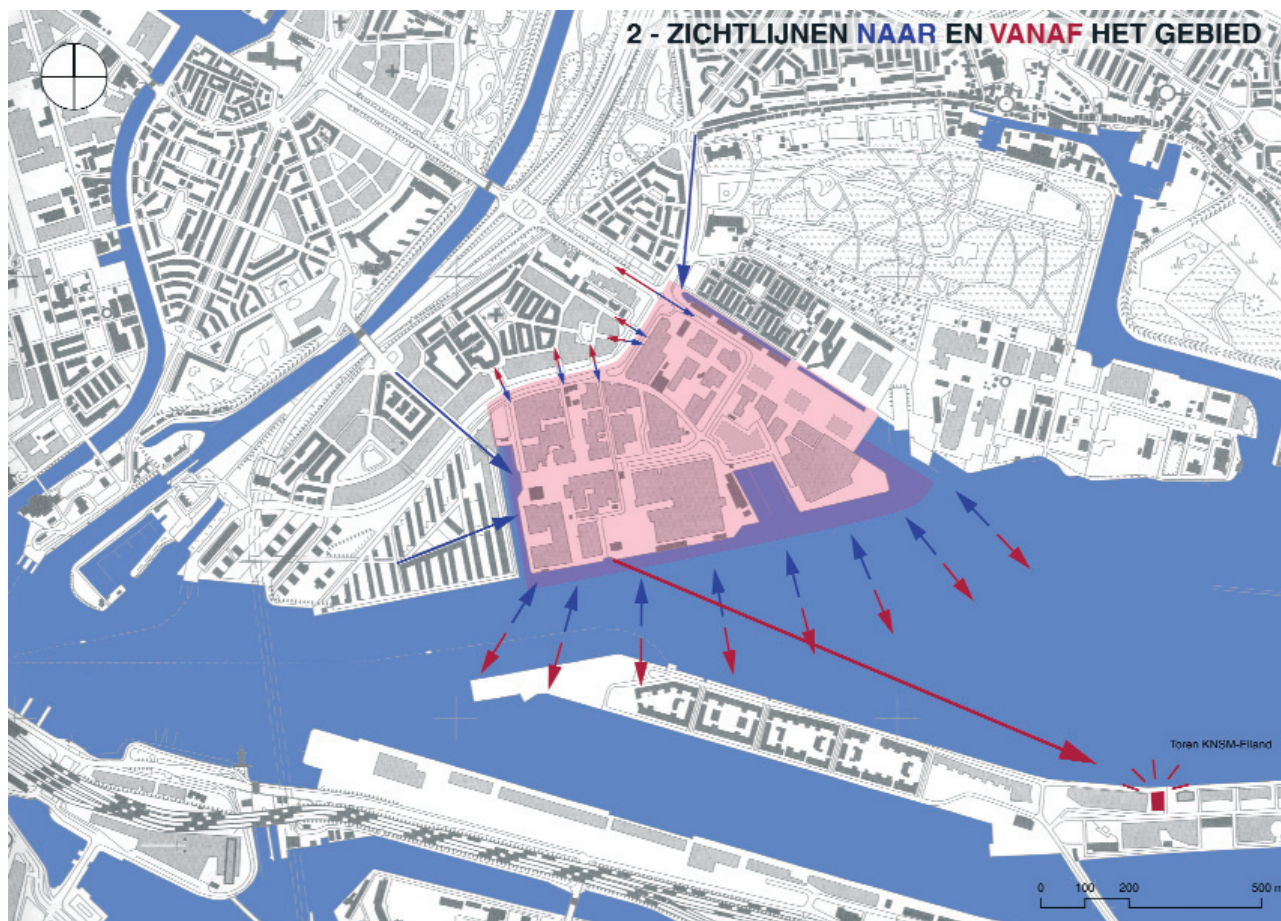
De hiernavolgende thematische kaartbeelden met bijbehorende teksten vormen een analyse van de historisch gegroeide stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteiten van het Nieuwendammerham/Hamerstraatgebied.



Kaart 1- ligging in Amsterdam

Het Hamerstraatgebied is goed bereikbaar; sinds de herinrichting in de jaren '80 met name voor de auto. Voor langzaam verkeer is de directe pontverbinding vanaf de Boorstraat met het Centraal Station essentieel.

In Amsterdam is het gebied, zeker in combinatie met het IJ, bijzonder strategisch en attractief gelegen. Intensiever en stedelijker gebruik van het gebied is derhalve goed voorstelbaar.

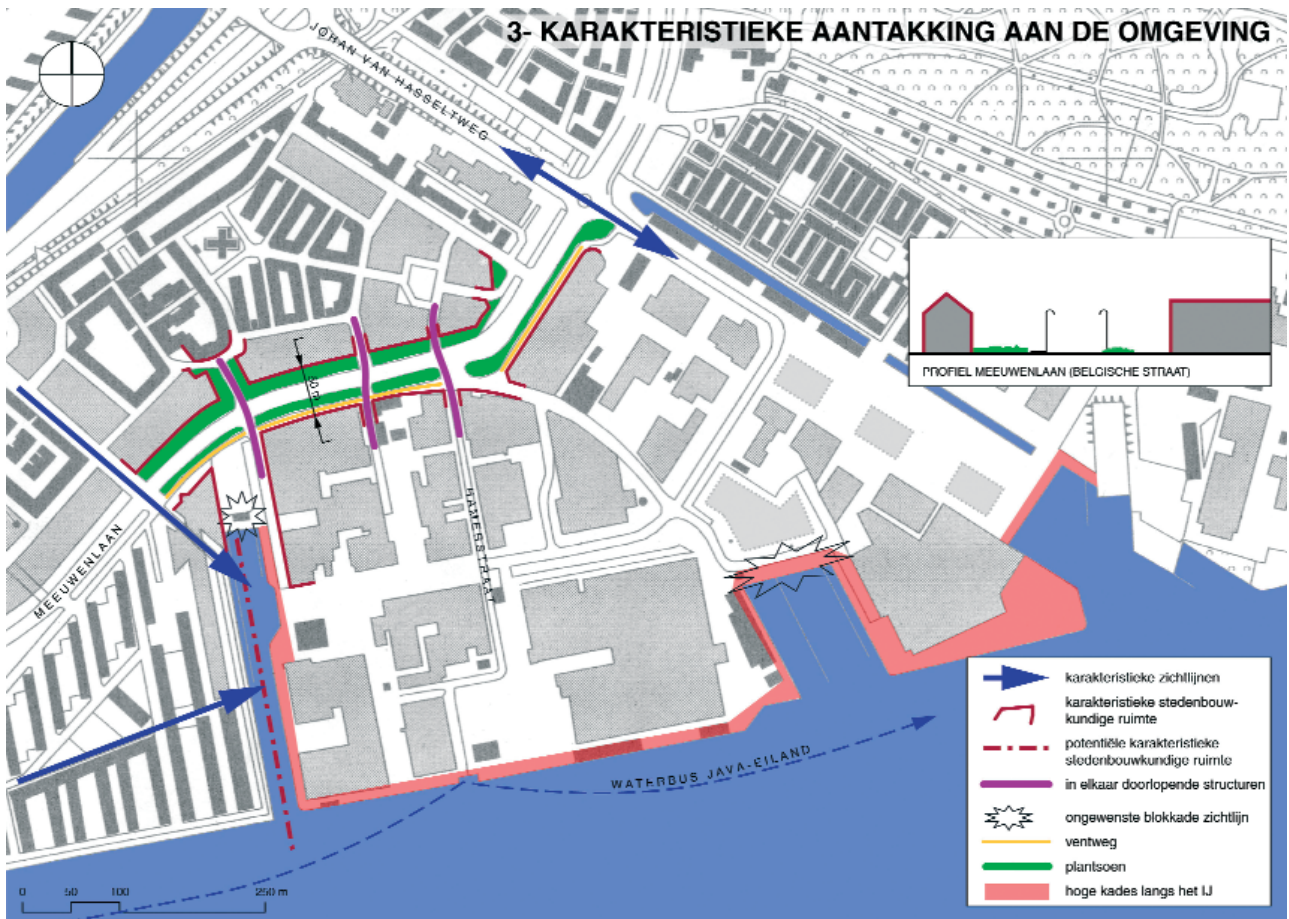


Kaart 2- Zichtlijnen naar- en vanaf het gebied

Het gebied is naar het zuidoosten gericht. Daardoor zijn de zichtlijnen vanaf het gebied niet naar het centrum van de stad gericht, maar naar het oostelijke Java- en KNSM-eiland. Vooral de woontoren op het KNSM-eiland functioneert als landmark.

De zichtlijn van de Johan van Hasseltweg is weliswaar een overblijfsel van het gedempte Johan van Hasseltkanaal Oost, maar ruimtelijk noch architectonisch is deze bijzonder specifiek uitgewerkt.

De overige zichtlijnen vanuit en naar de omliggende woongebieden verankeren het Hamerstraatgebied op microniveau met zijn omgeving, maar niet op een zeer samenhangende wijze.



Kaart 3- Karakteristieke aantakking aan de omgeving

Het Hamerstraatgebied is op een typische manier verankerd aan de omgeving.

In dit kader valt de 50 meter brede Meeuwenlaan op. Door de specifieke inrichting met een ventweg, een plantsoenzone, weggedeelten en privé-tuinen is sprake van een boeiend gemengd stedelijk gebied, waardoor het als een soort buffer werkt tussen wonen in de vorm van een -waardevol- tuindorp enerzijds en een kleinschalig bedrijventerrein anderzijds.

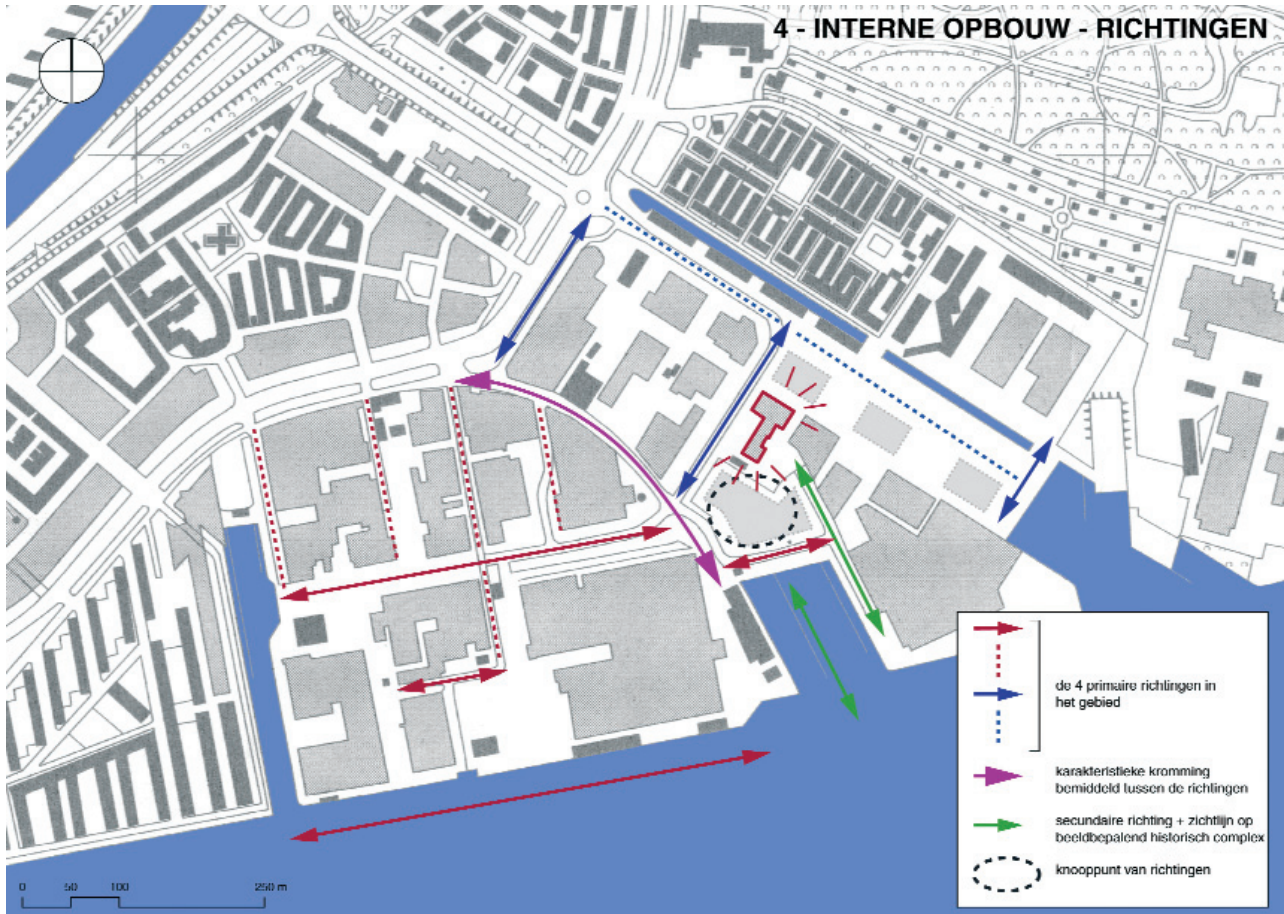
De doorlopende straten van het woongebied en het bedrijventerrein vormen specifieke verbindingen.

Het Motorkanaal is in potentie een prachtige stedelijke ruimte die betekenis zou kunnen hebben voor de drie aangrenzende gebieden; IJ plein, Vogelbuurt en Hamerstraatgebied. Door de aanwezigheid van een onaanzienlijke loods op de kop van het kanaal wordt deze mogelijkheid echter niet benut.

De Johan van Hasselweg is een overblijfsel van het gelijknamige kanaal. Ruimtelijk is deze niet bijzonder specifiek uitgewerkt in het gebied.

De pontverbinding is karakteristiek voor het gebied.

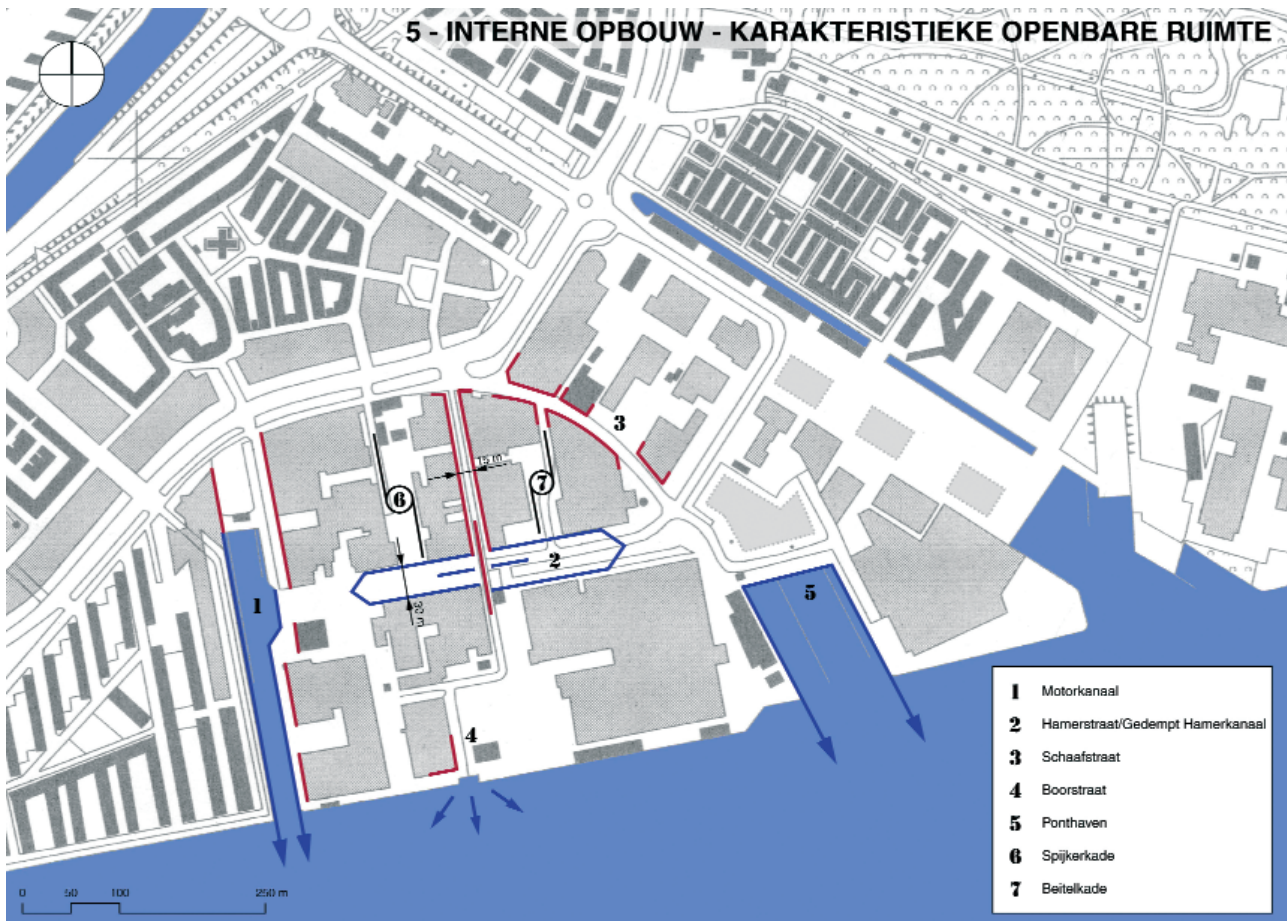
De Ponthaven is een aantrekkelijk element in het gebied, dat helaas slechts gering beleefbaar is doordat de kop is afgegrensd door een dichte haag.



Kaart 4- Interne opbouw – richtingen

Het gebied wordt gekenmerkt door een onverwacht samenspel van een aantal richtingen, zoals op de kaart hierboven te zien is. De rode (stippel)lijnen geven de noord-zuid en oost-weststructuur in het westelijke deel van het Hamerstraatgebied aan. De blauwe (stippel)lijnen in het oostelijke deel zijn hier schuin op georiënteerd; noordoost-zuidwest en noordwest-zuidoost. Deze structuren botsen op elkaar ter hoogte van de gekromde Schaafstraat die uitmondt in een derde, schuine richting die precies tussen voornoemde structuren inzit; de Ponthaven. In het knooppunt, op de kaart aangegeven met een zwarte cirkel, komen al deze verschillende richtingen samen. Het knooppunt is derhalve een belangrijke locatie voor het gebied.

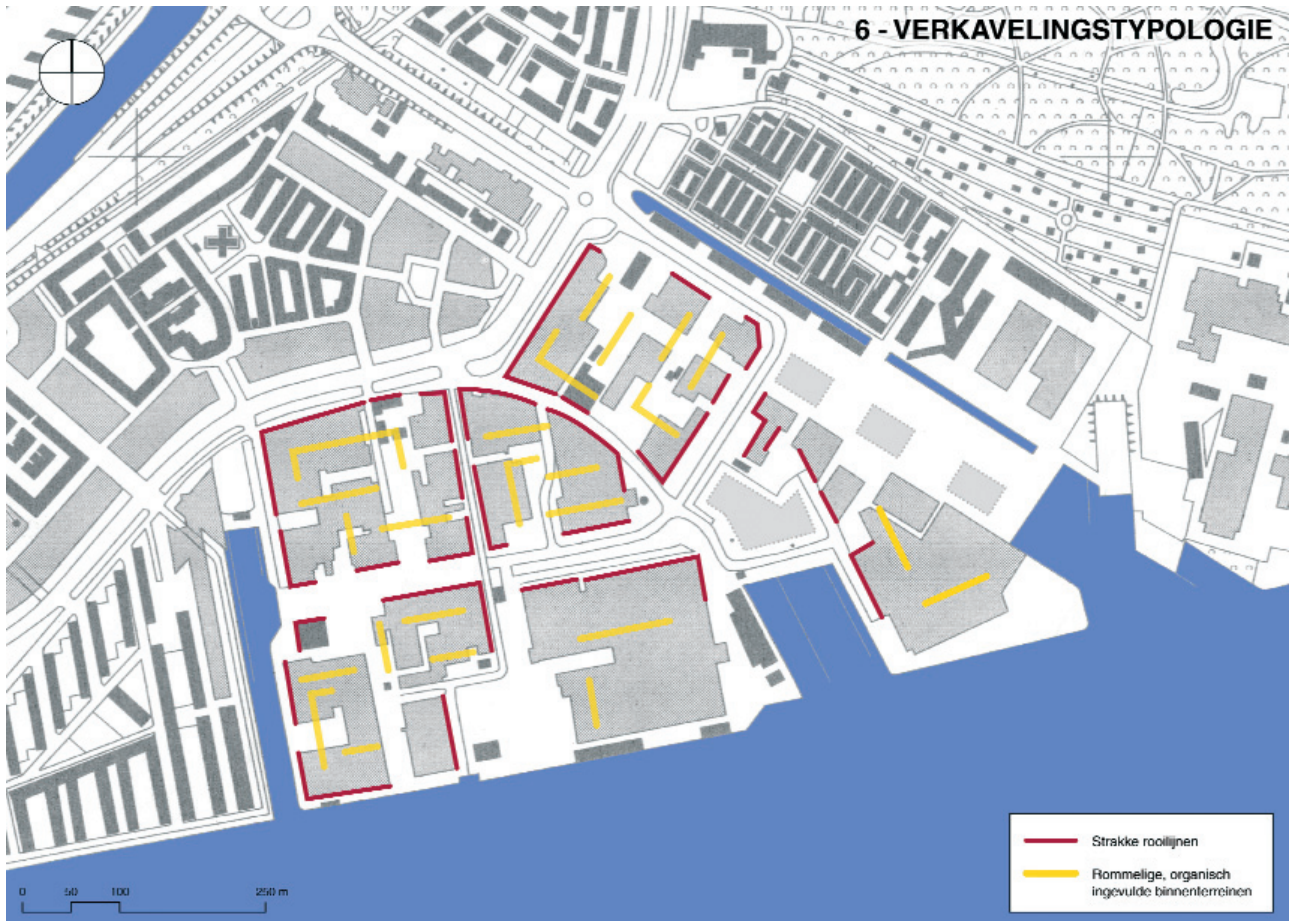
Het voormalige Noordergasfabriekcomplex is een beeldbepalend element dat precies in het verlengde van de schuine richting van de Ponthaven ligt.



Kaart 5- Interne opbouw – karakteristieke openbare ruimte

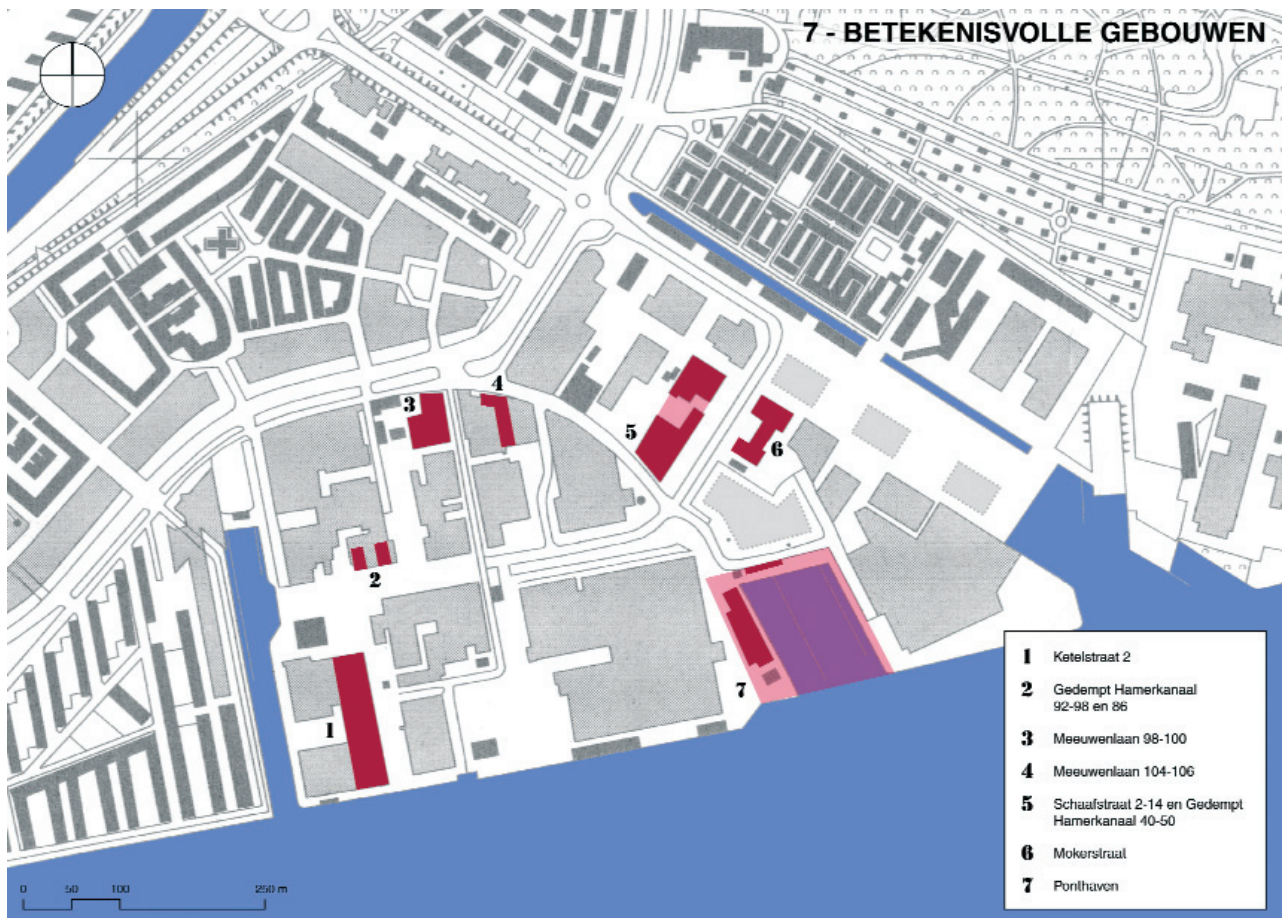
Het Hamerstraatgebied was van oorsprong ontsloten door middel van enkele kanalen vanuit het IJ en enkele straten en kades vanaf de Meeuwenlaan. Sinds de herprofilering van het gebied in de jaren '80, zijn vrijwel alle kanalen gedempt. Desondanks is aan de huidige straatprofielen nog veel af te leiden van de oorspronkelijke situatie

1. Van het Motorkanaal werd alleen het noordelijke deel gedempt, de overgebleven kades bieden bijzondere kwaliteiten voor de openbare ruimte. De verspringende rooilijn aan de noordelijke gedempte kop herinnert aan de kade die van oorsprong dit gedeelte van het kanaal aan de oostzijde flankeerde.
2. Het contrast tussen het brede Gedempte Hamerkanaal en de smalle Hamerstraat weerspiegelt de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur. In de vorm van de gebouwen, met hijsinstallaties, en het exact in de rooilijn liggen van de gebouwen, is de oude direct aan het water gelegen positie van de gebouwen nog steeds herkenbaar. Deze gebouwen bevinden zich aan de noordzijde van het Gedempte Hamerkanaal en op het Storkterrein. Het ruimtelijke contrast tussen Hamerstraat en het Gedempte Hamerkanaal en het brede profiel van het Gedempte Hamerkanaal met de gebouwen met hijsinstallaties geeft het gebied een bijzondere kwaliteit.
3. De Schaafstraat is oorspronkelijk en dankt haar kwaliteit aan de kromming.
4. Op de zuidelijke hoek van de Boorstraat is een bijzonder fraai en onverwacht uitzicht op het IJ.
5. De Ponthaven biedt een bijzondere kwaliteit voor het gebied dankzij de schuine richting en de aantrekkelijke belevingswaarde van het water.
6. en 7. De Spijker- en Beitelkade waren wat smallere kanalen met respectievelijk aan de west- en oostzijde een daaraan flankerende kade. De asymmetrische, geknikte, structuur in het profiel en de rooilijn herinneren hieraan.



Kaart 6- Verkevelingstypologie

Kenmerkend voor het gebied is het contrast tussen strakke rooilijnen van de kavels aan de straatzijde en de organisch gegroeide, rommelige interne structuur van de bedrijfskavels. In het verlengde hiervan is er een duidelijk contrast tussen een helder stedelijk netwerk voor de straten en een fijnmazige structuur voor de bedrijfskavels. Deze eigenschappen zijn als waardevol te beschouwen.



Betekenisvolle Gebouwen

Op basis van literatuur- en archiefonderzoek en verkenningen ter plaatste is een inventarisatie gemaakt van betekenisvolle gebouwen of complexen in het Nieuwendammerham/Hamerstraatgebied. In dit hoofdstuk wordt per geïnventariseerd gebouw of complex een korte toelichting gegeven op de waarden. Het begrip 'betekenisvol' geeft in principe aan dat het hier om een gebouw of complex gaat aan de hand waarvan de ontstaangeschiedenis van het gebied nog altijd afleesbaar is. Daarmee heeft het betreffende gebouw of complex een cultuurhistorische betekenis. Binnen de opdracht voor onderhavige CHER was geen ruimte voor de afweging aangaande de monumentwaardigheid. Toch kan er een zeker onderscheid gemaakt worden tussen de geïnventariseerde panden:

* panden/complexen die architectonisch, stedenbouwkundig, tyologisch en constructief geringe of geen waarde (meer) hebben, maar wel een cultuurhistorische. Laatstgenoemde weegt echter niet op tegen het gebrek aan overige waarden waardoor er geen sprake is van monumentwaardigheid;

* panden/complexen die ook architectonische, stedenbouwkundige, typologische en/of constructieve waarden hebben. Van laatstgenoemde groep zal op basis van een nadere beschrijving en archiefonderzoek vastgesteld moeten worden of zij voldoen aan de criteria voor plaatsing op de monumentenlijst.

Van alle geïnventariseerde panden kan gesteld worden dat zij bijdragen aan het historische karakter van het gebied en daarmee een eigen identiteit verschaffen aan het gebied.

Ketelstraat 2, Storkterrein



Het Storkterrein wordt ingesloten door de kanalen en de Boor- en Ketelstraat.

Links op de foto het voormalige Kromhoutgedeelte, rechts onder het eerste deel van Stork, rechtsboven zijn de vier DRAKA-hallen te zien. Al deze hallen zijn nog aanwezig, maar in meer of mindere mate verbouwd. Diverse kleinere gebouwen in het midden van het terrein zijn gesloopt.

Foto 1981, *Historisch Centrum Amsterdam-Noord*

Bouwjaar: diverse hallen vanaf ca. 1915

Architect: voornamelijk onbekend

Functie oorspronkelijk: bedrijfsterrein van Kromhout, Stork en DRAKA

Functie tegenwoordig: bedrijfsterrein Stork, pasteuriseer-installaties

Geschiedenis: De werf *Kromhout*, die in 1867 op Kattenburg van start ging, kwam in 1908 aan de Ketelstraat om zich daar geheel toe te spitsen op de bouw van motoren. In eerste instantie alleen voor schepen, later ook voor auto's, vrachtwagens en bussen, diesellocomotieven en elementen van startmotoren voor vliegtuigen. In 1966 fuseerde Kromhout-Motoren-fabriek met VMF Stork, waarna de productie van snelopende dieselmotoren naar Zwolle ging. In 1969 sloot de Motorenfabriek. Het Kromhoutcomplex bestaat eigenlijk uit vier bouwdelen. De twee aan het Motorkanaal zijn het oudste (in- en extern gewijzigd), gevolgd door een lange hal haaks op het IJ, die later (na 1922) werd doorgetrokken met een hogere hal.

Stork werd in 1873 opgericht, toen B.H.W. Schmidt de ijzergieterij ETNA startte waaraan later een machinefabriek werd toegevoegd. Om te groeien koos men de grond ten noorden van het IJ als geschikte locatie. In 1912 verhuisden de N.V. IJzergieterij en Machinefabriek ETNA naar de Ketelstraat. Niet lang daarna nam machinefabriek STORK Hengelo het bedrijf over en na WOII besloot het bedrijf ook zelf tot de ontwikkeling van machines over te gaan. In 1922 stelde de directeur Ir. F.C. Stork (van Stork Hengelo) tijdens een reis naar Nederlands Indië vast, dat er een grote toekomst lag in de palmolieproductie en dat de vestiging in Noord bij uitstek geschikt zou zijn voor de bouw van palmolie-installaties. Dit bleek het startsein voor de productie van zeer uiteenlopende apparaten voor de voedingsindustrie, en hoewel er sinds de jaren '20 grote veranderingen op dit gebied zijn geweest, worden in Noord nog steeds pasteuriseer-installaties vervaardigd. Het oudste deel van Stork ligt aan de Ketelstraat/IJ en is nog herkenbaar aan de twee villa's met daarachter aangebouwde hallen (vaak gewijzigd.)

Door de grote groei van deze vestiging, werden in de loop van de tweede helft van de 20e eeuw grond en gebouwen van naastgelegen bedrijven als Kromhout en DRAKA opgekocht, totdat het haar huidige omvang had. DRAKA werd in 1910 opgericht en oriënteerde zich geheel op de vervaardiging van (natuurlijke en kunststoffen) draadkabels en rubberisolatie. Het bedrijf startte aan de Ketelstraat maar verhuisde in de jaren '70 naar het belendende, grotere perceel aan de Hamerstraat. De gebouwen aan de oostzijde van de Ketel- en Boorstraat werden overgenomen door Stork en betreffen de vier hallen langs het Gedempte Hamerkanaal uit de jaren '60 - '70 en opslaghal ten zuiden daarvan.

Stedenbouwkundige betekenis: het huidige Stork-complex vormt een typisch 20e eeuwse bedrijfsterrein met een vrij strakke rooilijn aan de buitenzijde en een gevarieerde interne structuur.

Architectonische betekenis:

De langgerekte voormalige *Kromhouthal* werd in twee fases gebouwd, voor 1920 en in 1922. Deze twee aaneengeplaatste hallen hebben een interessante opzet in drie beuken met geklonken Engelse spanten (middenbeuk) en halve Engelse spanten (zijbeuken). De aaneensluiting van beide hallen is opvallend samenhangend uitgevoerd. De (dak)constructie van deze hal is op heldere wijze vormgegeven. Op de tweede verdieping van de jongste hal is in elk geval in de westbeuk nog een vloer van houten delen. De architectonische afwerking van de hallen is verhelderd onder een donkere verflaag.

De voormalige *DRAKA-hallen* met betonnen kniespanten - ook wel driescharmierspanten - en T-dakplaten uit de jaren '60 en '70 werden in Nederland in de wederopbouwperiode een enkele maal toegepast. Waarschijnlijk zijn er nog maar weinig van overgebleven, zodat hier sprake is van zeldzaamheidswaarde.



De voormalige Kromhouthal, links: zuidgevel van de hal van voor 1920; rechts: noordgevel van de hal uit 1922



Links: interieur van de Kromhouthal uit 1922; rechts: de westelijke verdieping in de zijbeuk van de hal uit 1922 met nog aanwezige houten vloerdelen; linksonder: de overgang tussen de oude en de nieuwe hal.



Onder: de vier voormalige DRAKA-hallen, alleen de eerste twee en de laatste hebben betonnen kniespantconstructies en T-daken (rechterfoto)



Gedempte Hamerkanaal 86, 92-98



Boven Gedempt Hamerkanaal nummer 86, onder 92-98

Bouwjaar: vooralsnog onbekend

Architect: vooralsnog onbekend

Functie oorspronkelijk: plaatselijke fabrieks- en overslagbedrijven

Functie tegenwoordig: architectenbureau (nr. 86) en garage (92-96)

Beide gebouwen zijn cultuurhistorisch van betekenis als concrete herinnering aan de kanalen dankzij de karakteristieke hijsinstallaties waarmee vroeger goederen van en op schepen getakeld werden.



Bouwjaar: 1916

Architect: vooralsnog onbekend

Functie oorspronkelijk: fabriek, magazijn en dienstwoning

Functie tegenwoordig: film-verzamelgebouw

Geschiedenis: Louis Reijners (na de oorlog Reyners) betref een firma die geheel toegespitst was op het vervaardigen van elementen die van belang waren voor stoommachines. Reijners vestigde zich in het begin van de 20e eeuw in Noord. Het voorgedeelte en de brede hal daarachter zijn in 1916 als één geheel gebouwd voor kantoren met een conciërgewoning (voor) en een magazijn (achter). Het voorgedeelte is intern verbouwd. Van het magazijn is de kapconstructie (oorspronk. van De Vries Robbe & co) vernieuwd in de jaren '50 en ook aan de gevels werd in de loop der tijd gesleuteld. Het pand aan de Meeuwenlaan is sinds enkele jaren in gebruik als een film-verzamelgebouw, genaamd Pand Noord.

Het gebouw heeft vooral een beeldbepalende waarde langs de Meeuwenlaan, mede dankzij materiaalgebruik en schaal passend bij de er tegenover gelegen woningbouw. Voorts is het een van de weinig overgebleven 20e-eeuwse bedrijfscomplexen als één geheel ontworpen complex bestaande uit een kantoor- annex woninggedeelte en fabriekruimte. Daarmee heeft het een cultuurhistorische betekenis voor het gebied.

Meeuwenlaan 104-106



Bouwjaar: 1926

Architect: W. Noorlander

Functie oorspronkelijk: werkplaatsen en kantoren voor de haardenfabriek Invincible

Functie tegenwoordig: bedrijfsgebouw en werkplaatsen

Geschiedenis: Invincible maakte in de jaren '50 plaats voor de kofferfabriek Holland, dat ook Hamerstraat 30-32 besloeg. In de loop der tijd veranderde het complex nog enkele malen van eigenaar en werd er zowel aan de gevels als aan het interieur verbouwd.

Het gebouw heeft vooral een beeldbepalende waarde langs de Meeuwenlaan, mede dankzij materiaalgebruik en schaal passend bij de er tegenover gelegen woningbouw. Verder heeft het cultuurhistorisch betekenis voor het gebied als een van de laatste, typisch 20e-eeuwse bedrijfscomplexen bestaande uit een kantoor- annex woongebouw en fabrieksgebouwen.



Bouwjaar: vooralsnog onbekend, vanaf ca. 1910

Architect: vooralsnog onbekend

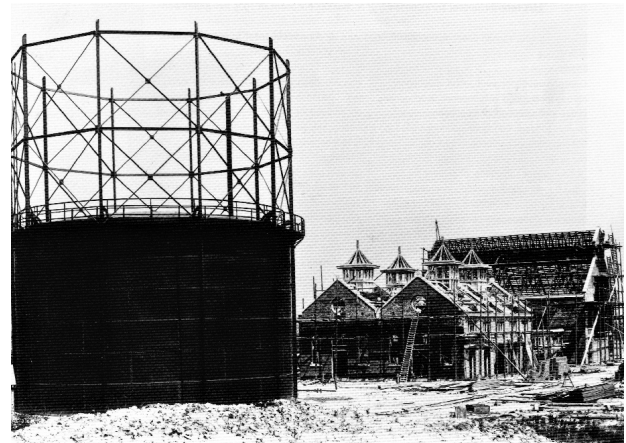
Functie oorspronkelijk: fabriekscomplex Voorwaarts

Functie tegenwoordig: deels gekraakt, deels in gebruik door theatergezelschap

Geschiedenis: Voorwaarts was een van de weinige metaalbewerkingsfabrieken in het Hamerstraatgebied. De machinefabriek vestigde zich er, op initiatief van een aantal scheepvaartbedrijven, in 1916. Het bedrijf was zeer veelzijdig en richtte zich op allerlei producten die met scheepsbouw te maken hadden, van koelinstallaties tot lieren. Na de oorlog werd besloten om tot enkele specialisaties over te gaan: koeltechniek voor scheepsinstallaties waarvoor men koelcontainers met een flexibele koelcapaciteit op de markt bracht; een gieterij-installatie die onder andere een order van de Artillerie Inrichtingen Hembrug kreeg (1948); de ontwikkeling van mechanische postbehandeling voor de PTT; een kettingcontrole-inrichting die een hydraulisch trekvermogen had tot 120 ton (scheepsassuradeuren als Veritas, Lloyd en de Haveninspecties gaven hun stempels af als de kettingen door Voorwaarts getest en goedgekeurd waren); en tot slot fabriceerde Voorwaarts ook Otis-liften en -roltrappen. In 1978 sloot het bedrijf -om vooralsnog onduidelijke redenen- zijn poorten. Het complex is, zij het in slecht onderhouden staat, nog intact.

Het Voorwaartscomplex is een beeldbepalend en charmant bakstenen fabriekscomplex dat in verschillende periodes werd gebouwd. Hoewel sterk verwaarloosd, is het complex kenmerkend en illustratief voor de 20e-eeuwse industrieterreinen in Amsterdam (Noord), die tegenwoordig in hoog tempo verdwijnen en dus steeds zeldzamer worden. Een afweging aangaande de monumentwaardigheid kan alleen op basis van nader onderzoek gemaakt worden.

Mokerstraat, voormalige Noordergasfabriek



Bouwjaar: 1913

Architect: voornamelijk onbekend

Functie oorspronkelijk: Gasfabriek en verdeelstation

Functie tegenwoordig: bedrijfsverzamelgebouw

Geschiedenis: Nadat in 1843 de Imperial Continental Gas Association besloot om ten behoeve van de Amsterdamse gasvoorziening de productie daarvan uit steenkolen te halen, verzezen vanaf ca. 1880 de Wester- en Oostergasfabriek. In 1889 nam Amsterdam de gasproductie zelf over. In 1913 werden zowel de Zuider- als Noordergasfabriek in gebruik genomen. Daarmee was in elk geval duidelijk dat het gebied aan de overzijde van het IJ als onlosmakelijk onderdeel en uitbreidingsgebied van de stad gezien werd. Desalniettemin liep de gasproductie al snel een deuk op doordat er tijdens WO I een kolenschaarste ontstond en men overging op electriciteit. In Noord staakte de gasproductie in 1924. De fabriek werd ingericht als distributiestation en deed als zodanig dienst tot 1967, toen men overging op aardgas. Het Noordergasfabriekcomplex werd hierna enkele decennia door diverse gemeentelijke diensten gebruikt, aangepast en slecht onderhouden. In 1995 kwam het complex in particuliere handen, waarna het ingrijpend gerenoveerd, deels gesloopt en nieuw bijgebouwd werd. De oude gashouders zijn kort na de jaren '60 al gesloopt, zodat het oorspronkelijke complex al lange tijd niet meer intact is.

Stedenbouwkundige betekenis: beeldbepalend aan het Gedempte Hamerkanaal

Architectonische betekenis: Verscheidene hallen in het Noordergasfabriekcomplex zijn voorzien van een ijzerconstructie met zogeheten Engelse en Belgische spanten of een ijzer-houtconstructie. Het is een mooi voorbeeld van gebouwen met relatief geringe overspanning en de toepassing van dergelijke ijzerconstructies. De toepassing van Belgische spanten komt niet zo vaak meer voor omdat de meeste voorbeelden zijn verdwenen. Onduidelijk is voornamelijk (incompleet archief) of er van de huidige spanten nog origineel materiaal over is, of dat ze een reconstructie uit de jaren '90 zijn, hetgeen van grote invloed is op de historische waarde.

NB: het restant van het Noordergasfabriekcomplex is opgenomen in *Aanwijzing Gemeentelijke Monumenten Stadsdeel Noord* (December 1997), echter niet geplaatst.



Bouwjaar: 1928-1930

Architect: dienst Publieke Werken Amsterdam

Functie oorspronkelijk: veerhaven van de gemeente Amsterdam

Functie tegenwoordig: idem

Geschiedenis: De pontverbinding met Amsterdam is al eeuwenoud, van oudsher een gewone bootverbinding en vanaf 1616 als vaste veerdienst die van de stad naar het Tolhuis voer. In 1810 werden de roeiboten vervangen door paardenradboten waarbij de paarden benedendeks voor de aandrijving van het rad zorgden. In 1828 kwamen de stoomboten in bedrijf, die op hun beurt na 1945 gaandeweg vervangen werden door motorboten. In het begin van de 20e eeuw werden de verbindingen uitgebreid en werd in 1930 de ponthaven in Noord bij de Aambeeldstraat in gebruik genomen. De haven omvat een volledige onderhoudsploeg en -faciliteiten voor de ponten en veerboten van het Amsterdamse Gemeentevervoerbedrijf. Door de komst van de IJ-tunnel, Schellingwoudebrug en Coentunnel is een aantal pontverbindingen opgeheven, maar voor talloze forensen is de pont nog steeds dé aangewezen verbinding om het IJ over te steken. Overigens blijken de nieuw gebouwde woongebieden op de Oostelijke Eilanden en de nieuw te bouwen woon-werkgebieden op de Noordelijke IJ-oever juist aanleiding te zijn om weer nieuwe pontverbindingen te starten.

De ponthaven bij de Aambeeldstraat bestaat uit een reeks aanlegsteigers en een aantal bijgebouwtjes met werkplaatsen en kantoren en op de kop van de haven de voormalige twee-onder-een-kap dienstwoningen.

De ponthaven heeft een opvallende stedenbouwkundige betekenis dankzij de diagonale richting van de insteekhaven en bijbehorende bedrijfsgebouwen. Daarbij is het cultuurhistorisch voor Amsterdam-Noord relevant omdat het de historische bereikbaarheid van Noord over het water nog altijd illustreert. Voorts is het in het Hamerstraatgebied een van de laatste nog overgebleven insteekkanalen.

BIJLAGE: De geologische ontwikkeling en de bewoningsgeschiedenis rond het IJ van prehistorie tot 1900.

Saale -ijstijd

In deze periode (200.000-130.000 v. Chr.) was Nederland ten noorden van de lijn Zandvoort - Nijmegen bedekt door het landijs. Door het schuren van de ijsmassa ontstond ter plaatse van Amsterdam een diep uitgesleten bekken, dat op de diepste plekken werd gevuld met glaciale en fluvio-glaciale klei. De afgelopen decennia zijn enkele grotere gebouwen in Amsterdam tot in deze lagen gefundeerd.¹

Tijdens de volgende warmere periode, de Eemtijd 130.000 - 70.000 v.Chr., smolt het ijs waardoor het grootste deel van Noord-Holland onder water kwam te staan. In dit tijdvak werd in het bekken van Amsterdam een ongeveer 10 meter dik pakket Eemklei afgezet.

Gedurende de Weichsel ijstijd drong het landijs niet door tot in Nederland, maar vanwege de temperatuursdaling veranderde het landschap in een boomloze toendra. Er leefden dieren als mammoeten en wolharige neushoorns, waarop jacht werd gemaakt door rondtrekkende jagers. Tijdens de zomer smolt de bovenlaag van het ijs en zetten de smeltwaterstromen een meters dik pakket grof zand af. De bovenkant van deze zogenaamde 'formatie van Kreftenheye', of 'de tweede zandlaag' zoals die in Amsterdam wordt genoemd, ligt op 15 tot 20 meter - NAP. De meeste Amsterdamse gebouwen uit de tweede helft van 20e eeuw zijn gefundeerd op deze zandlaag.

In de daaropvolgende warmere periode werd het zand afgedekt door een pakket kleiig zand met veenlaagjes. Hier overheen is een twee tot drie meter dik pakket zand afgezet. De houten heipalen van de huizen die tussen de 16e en 20e eeuw zijn gebouwd, zijn tot op deze eerste zandlaag geheid.

Omstreeks 10.000 v. Chr. brak het warmere Holoceen aan, dat tot op heden voortduurt. De ijsschap begon te smelten waardoor de zeespiegel steeg. Ondanks deze voortdurende stijging is de invloed van de zee op het kustgebied niet altijd constant geweest. Er traden afwisselend perioden met verhevigde invloed van de zee en perioden van geringere mariene invloed op.²

Door de stijging van de zeespiegel veranderde de kust in een waddengebied met kwelders en kreken. De rivieren konden door de hogere zeestand minder goed afwateren, daardoor ontstonden langs de kust lagunes met stilstaand water, waarin veenvorming optrad. Dit zogenaamde basisveen ligt op ongeveer 12 meter - NAP.

Het Ontstaan van het Oer-IJ (3000-700 v. Chr.).

Tussen 3000 en 700 v. Chr. werd het klimaat koeler en droger. De kustlijn bevond zich ter hoogte van de lijn Haarlem-Uitgeest met een zeegat bij Beverwijk. Door de daling van de zeespiegel breidden de strandwallen zich naar het westen toe uit. Het achterland werd daardoor beter beschermd tegen de zee, waardoor het veen een steeds groter gebied kon bedekken. Het zeegat veranderde in een estuarium, een door de getijstroom verbrede trechtervormige riviermond, waardoor omstreeks 1900 v Chr. o.a. de meest noordelijke Rijntak (Utrechtse Vecht) in zee uitstroomde. In het veengebied waterden de riviertjes af op dit Oer-IJ.

Omstreeks 1000 v Chr. verzandde het zeegat, waardoor het Oer-IJ niet meer rechtstreeks op de Noordzee kon afwateren. Het grondwaterniveau steeg en er ontstond een binnenmeer. Het waterpeil in het meer werd zo hoog dat de strandwal tussen Heemskerk en Uitgeest doorbrak en het achterland via dit riviertje op de Noordzee kon afwateren. Onder invloed van de zee verwijdde deze opening zich tot een estuarium. Door het sterk wisselende niveau van het binnenwater was tijdens de IJzertijd, 650 v. Chr. - 0, bewoning van het veen in de directe nabijheid van de omgeving van het Oer-IJ soms wel en soms niet mogelijk. Ten westen van Amsterdam is bewoning bekend uit plaatsen als Assendelft, Uitgeest en Krommenie, die liggen in het overgangsgebied tussen het Oer-IJ estuarium en het veengebied ten oosten van Zaandam.³

Romeinse tijd en Vroege Middeleeuwen: 0-1000 na Chr.

Het Oer-IJ vormde in de eerste eeuw de verbinding van de Vecht via de meest noordelijke Rijntak naar de riviermond tussen Heemskerk en Uitgeest. De meningen over de vraag of het Oer-IJ in en na de Romeinse Tijd een smalle veenstroom of een breder water is geweest, lopen uiteen.⁴ Voor de Romeinen was deze waterweg zo belangrijk dat zij aan een zijarm van het Oer-IJ bij Velsen het Castellum Flevum bouwden (15-50 na Chr.). Bij archeolo-

gisch onderzoek zijn bij Assendelft boerderijen op de kreekwallen langs de kreken opgegraven. Uit Amsterdam zijn enkele Romeinse muntvondsten bekend, die echter eerder duiden op passanten dan op permanente bewoning. Na de Romeinse tijd nam de drassigheid toe en breidde het veen zich weer verder uit. Omstreeks 200 moest de nederzetting in Assendelft worden opgegeven en verdwenen de oeverwallen geheel onder het veen. De bevolking trok zich terug op de hogere strandwallen langs de kust.

Het ontoegankelijke veengebied, dat zich naar het oosten toe uitstrekt tot aan het Almere, bestond uit hoge ruggen, die van elkaar werden gescheiden door lager gelegen drassige gebieden met riviertjes waardoor het veen afwaterde.

Middeleeuwse ontginningen, bedijkingen en landverlies 1000-1550

Op het einde van de tiende eeuw werden de zomers warmer en droger. De grondwaterspiegel daalde, waardoor het veengebied uitdroogde en toegankelijk werd. De pioniers drongen over de riviertjes het veen binnen en vestigden zich op de hoogste plaatsen. Om de afwatering te verbeteren groeven zij sloten vanaf de bovenkant van het veenkussen naar de lager gelegen riviertjes. Hierdoor kon op de hogere delen akkerbouw worden beoefend, terwijl de lagere gedeelten geschikt waren voor veeteelt. Waterland werd tussen het einde van de 10e en de 12e eeuw in cultuur gebracht.⁵

Met de ontginning van het veen begon de grootschalige afbraak van het natuurlijke landschap. Door het ontwateren nam de massa van het veen af en klonk de bodem in. Deze bodemdaling werd nog versterkt doordat door de akkerbouw de bovenste laag werd los gewoeld en het veen sneller verging (oxidatie). Het gevolg was dat het maaiveld ongeveer één centimeter per jaar lager werd. Omstreeks 1250 was de bodem ter plaatse van de eerste ontginningen in Waterland al drie meter gedaald, zodat de riviertjes niet meer konden afwateren en op de laagste plaatsen meren ontstonden.⁶ Rond deze tijd komt voor het eerst de naam Waterland in de bronnen voor. Door de slechte ontwatering was het niet langer mogelijk om akkerbouw te bedrijven, zodat de boeren noodgedwongen overschakelden op veeteelt.

De bewoners kregen bovendien vanaf de tweede helft van de 12e eeuw te maken met hoge waterstanden en stormvloeden, die door de bodemdaling extra veel schade aan konden richten. Door de stormvloeden van 1164 en 1170 werd het veen tussen Durgerdam en Diemen doorbroken en sloegen grote stukken ontgonnen land weg. Het IJ veranderde in een brede arm van de zoute Zuiderzee, die in het oosten doorliep tot aan de duinen.

Door de uitbreiding van het IJ ontstond in de 12e en 13e eeuw langs het water een oeverstrook, die vermoedelijk niet blijvend onder water verdween, maar wel regelmatig met hoog water onderliep. Op de reconstructiekaart van Hollands Noorderkwartier omstreeks 1300, die in 1988 door de Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek werd gepubliceerd, is deze oeverzone aangegeven als een strook van 'middeleeuwse getij-afzettingen voornamelijk klei'.⁷ Omstreeks 1200 begonnen de bewoners van Waterland met de aanleg van lage dijken om hun land tegen het water te beschermen. Deze eerste dijken waren rond 1300 met elkaar verbonden tot een doorgaande dijk die Waterland en Oostzaan beschermde tegen het water van de Zuiderzee en het IJ. De gereconstrueerde loop van deze primaire dijken is aangegeven op de al genoemde kaart van het Noorderkwartier in 1350.

Door de bedijking viel de oeverstrook droog en werd verkaveld. De lage dijken bleken echter niet bestand tegen stormvloeden en braken regelmatig door, waarna landinwaarts een inlaagdijk werd aangelegd. Op deze manier zijn na 1300 tussen Nieuwendam en Oostzaan grote stukken land in het IJ verdwenen. De historische gegevens zijn echter verre van volledig, zodat niet met zekerheid kan worden vastgesteld tot hoever de dijken en het verdronken land zich naar het zuiden in het IJ uitstrekten.

Omstreeks 1550 kwam er een einde aan het landverlies. Het tracé van de Waterlandse Zeedijk is sindsdien onveranderd gebleven.

Het verdronken gebied veranderde in een kwelder waarop door het IJ klei werd afgezet. Tegen de dijk lagen verschillende stukken buitendijks land, waarvan onduidelijk is of het restanten van buitengedijkte polders zijn of jongere natuurlijke aanwassen. Het grootste daarvan was de landtong De Volewijk, die in 1393 voor het eerst werd vermeld.⁸

Droogleggingen in de 19de eeuw.

In de 19de eeuw zijn enkele infrastructurele werkzaamheden uitgevoerd, die grote gevolgen hadden voor het land rond het IJ. In verband met de aanleg van het Noordzeekanaal tussen 1865 en 1876 werd het open IJ door de aan-

leg van de Oranjesluizen bij Schellingwoude afgesloten van de Zuiderzee. Als onderdeel van de kanaalwerkzaamheden werden langs de noordoever van het IJ verschillende gronden aangeplempt en drooggelegd. Ten oosten van Volewijk werden de Buitenvolenwijklanden aangelegd.⁹

In 1877 werd een wet aangenomen waarbij de gemeentegrenzen rondom het IJ opnieuw werden vastgelegd. Door deze grenscorrectie viel het grootste deel van het IJ binnen de gemeente Amsterdam. Het eerste bedrijf dat in 1877 van de stad naar de Buitenvolewijklanden verhuisde, was de Amsterdamse Droogdok Maatschappij.

Ten oosten van de Buitenvolewijklanden was inmiddels begonnen met de aanleg van de baggerbergplaats de Nieuwendammerham. In 1900 vestigde de Maatschappij voor Zwavelzuurbereiding Keten & Co zich als het eerste bedrijf op het nieuwe industriegebied. Het gehele Hamerstraatgebied ligt in de Nieuwendammerham. Tussen 1910 en 1915 zijn in het Hamerstraatgebied het Motorkanaal (tot 4.00 – NAP), het Hamerkanaal met de Spijker en Beitelhaven (3,50. – NAP) en het Johan van Hasselkanaal (6.50m- NAP), gegraven. Als gevolg daarvan is de bodem ter plaatse verstoord. De havens zijn tussen 1987 en 1995 gedempt, de aangetroffen bodemvervuiling gesaneerd en straten aangelegd.

NOTEN

1. Veerkamp, p. 11
2. Vos, p. 54-57
3. Veerkamp, p. 18; Vos, p. 67-72.
4. Braam, p. 44
5. Bosch, p. 122.
6. Lambooi, p. 48 Lutgert, p. 9.
7. Lambooi, p. 28.
8. Wagenaar, Derde stuk, IIe boek. p 82-84
9. Lutgert, J., D. Reedijk, p. 21

W. Bongers, redactie, *Nieuwendammerham, een eeuw lang bedrijvigheid*, Stichting Historisch Centrum Amsterdam Noord, Amsterdam, 1998

J.M. Bosch, *Het bodemarchief van Waterland*. in: D. Groffen, M. de Roever (eds.) p. 119-134

A. van Braam, *Zaandam in de middeleeuwen*, Hilversum, 1993

H. Lambooi, *Getekend Land. Nieuwe beelden van Hollands Noorderwartier*, Alkmaar, 1987

J. Lutgert, *De Waterlandse zeedijk, de geschiedenis van een oude zeedijk in Amsterdam-Noord*, Amsterdam, 1994

J. Lutgert, D. Reedijk, *Als Amsterdam zich over ons ontfermt. De geschiedenis van de inlijving bij Amsterdam van de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp in 1921*, Amsterdam, 1996

J. Veerkamp, *Mammoeten in Amsterdam Een archeologische verkenning langs de Noord / Zuidlijn*, Amsterdam, 1998

P.C. Vos, 'De relatie tussen de geologische ontwikkeling en de bewoningsgeschiedenis in de Assendelverpolders vanaf 1000 v. Chr.', in: *Westerheem* 1983, p. 54-81

J. Wagenaar, *Amsterdam in zijne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorregten, koophandel gebouwen, kerkenstaat, scholen, schutterije, gilden en regeeringe*, Deel III. Amsterdam, 1967

Archieven:

Bouw-en Woning Toezicht archief, stadsdeel Amsterdam Noord

Gemeente Archief Amsterdam

Historisch beeldmateriaal:

Stichting Historisch Centrum Amsterdam Noord (*Nieuwendammerham, een eeuw lang bedrijvigheid*)

Historisch Topografische Atlas Gemeente Archief Amsterdam

Colofon

Nieuwendammerham-Hamerstraatgebied, een cultuurhistorische effectrapportage is uitgevoerd door bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam (bMA) in opdracht van het Stadsdeel Amsterdam-Noord

Datum

oktober 2004

Tekst en onderzoek

Hester Aardse (bMA), Hans Bonke (archeologische verkenning), Hebly Theunissen Architecten, Arjan Hebly en Saskia Meijer (stedenbouwkundige en ruimtelijke analyse) en de TU Delft, de heren Jan Arends en George Nieuwmeijer (historische ijzer- en betonconstructies)

Foto's

Hester Aardse